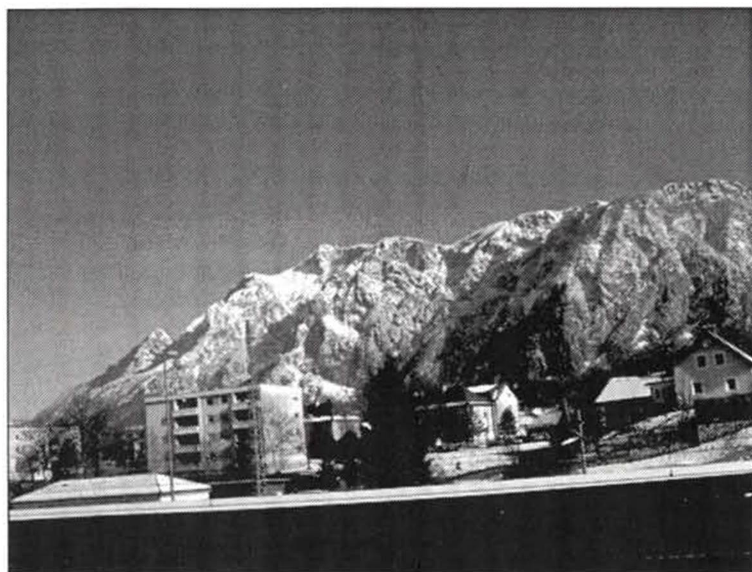


INTERNACIA FERVOJISTO

"La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn"

2003. 3.



Arnoldstein (Aŭstrio)

Boulogne sur mer 2005

1905-2005
Centjariĝo de la 1-a Universala kongreso

Bulojno ĉe maro 2005

100 jaroj da renkontiĝoj

Internacia renkontiĝo de Esperanto: Boulogne 2005!

Dum la paskaj festoj, de vendredo la 25-a ĝis merkredo la 30-a de marto 2005, pluraj asocioj kuniĝos por organizi elstaran internacian renkontiĝon en Bulonjo-ĉe-1905.

Ĉiuj samideanoj, kiuj deziros paŝi "laŭ la paŝoj de Zamenhof", estas invitataj partopreni la eventon!

Pluraj asocioj por la renkontiĝo

Krom pluraj francaj naciaj (kiel F.F.E.A.) aŭ regionaj organizoj, partoprenas en la organizo de tiu evento la belgaj kaj brita Esperanto-asocioj.

Riĉa programo elfarota

Por la renkontiĝo jam estas planitaj koncertoj, prelegoj, ekskursoj ... Ni antaŭvidas la alvenon de multaj francoj, sed ankaŭ angloj, belgoj kaj, pli ĝenerale, tuteŭropanoj.

Arnoldstein, aŭstra urbo, kie okazis la printempa estrarkunveno de IFEF/AEF (trilanda regiono)

Enhavo

Jarraporto de la sekretario de la jaro 2002

Niaj mortintoj
Nomoj de niaj malaperintoj estos legataj dum la plenkunsido en Dresdeno.

1. Membrostato
La aktuala membrostato estas altirebla de la jarraporto de la Vp.

2. Interna laboro
2.1. Estrarkunvenoj
La estraro kunvenis dufoje ekster-kongrese.

La unuan fojon en Port-Vendres (FR), 14-15.03.2002. Ĉeestis gaste Ĉk Jindrich Tomišek(CZ), Laurent Vignaud (FR) kaj Vito Tornillo (IT).

La duan fojon en Prago (CZ) 16-17. 09.2002. Ĉeestis, ankaŭ kiel gasto, la Ĉk.

La e-o traktis la kutimajn tagordojn. Krome, dum la estrarkunveno en Port-Vendres ili parolis kun gastoj pri la posteno de la Ks. Dum la estrarkunveno en Prago la e-o estis finfine kompletigita.

2.2. Ĉefkomitatano(j)
Li plenumis akurate siajn mult-flankajn taskojn; li dissendis la cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jar-raportoj kaj apartaj demandoj; li kolektis kun la Vp la jarraportojn de la landaj asocioj, preparis kongresproponon, ĉeestis kelkajn jarkunvenojn de l.a. ktp.

2.3. Evoluo en kelkaj landoj
La l.a. en Pollando ne plu funkcias.

3. Laborplano
3.1. Koresponda servo
S-ro Sorin PORUPKA (RO) daŭre zorgas pri tiu servo.

3.2. Faka Komisiono
3.2.1. Terminara sekcio
Gvidis D-ro Heinz Hoffmann.

La CD-ROM diskedo kun RailLexic 3.0 estis preta por liverado. IFEF, kiel unu inter kontribuintoj je traduko rajtas ricevi 5 senpagajn ekzemplerojn de tiu CD-ROM. Same, IFEF rajtas je senpaga reto-licenco por 10 uzantoj.

La Terminara Sekcio kunlabore aranĝis specialan seminarion 6-8.11.2002 en Dobřichovice (CZ) senpere antaŭ Konferenco AEST.

La Terminara Sekcio bezonas novajn kunlaborantojn kiuj ne devas necese esti specialistoj.

3.2.2. Fake Aplika Sekcio
Gvidis S-ro Ladislav Kovár.

La 10-a numero de Fervojfaka Kajero estas en preparo. La Sekretario de FAS instigas aŭtorojn sendi ĝustatempe almenaŭ resumon de siaj prelegoj por IFK, por ke ili povu esti publikigitaj en la kongresa libro.

3.3. Fervojista kontaktkunveno dum la 87-a UK en Fortaleza (BR)
Partoprenis 16 personoj el 7 landoj. Vp István Gulyás gvidis la kunvenon kaj informis pri pasinta IFK en Plovdiv kaj venontaj. La ĉeestantoj precipe interesiĝis pri la IFK okazonta en la jaro 2006 en Ĉinio.

4. Aranĝoj
4.1. IFEF Skisemajno
La 43-a IFES sukcese okazis en Predeal (RO) 17-23.02.2002 kun partoprenantoj el 5 landoj.

4.2. IFEF - Kongreso
La 54-a IFK okazis 01-07.06.2002 en Plovdiv (BG). Ĉeestis 203 partoprenantoj el 15 landoj.

La plej gravaj eventoj:

a) Estis elektita nova kasisto: S-ro Laurent Vignaud (FR) transprenis la taskon de longjara kasisto, s-ro Henning Hauge kiu demisiis antaŭ unu jaro. Nun, la IFEF-estraro estas kompleta.

b) S-ro Harry Bengtsson (SE) estis nomumita kiel nova honora membro de IFEF.

c) S-ro Enjo Enev okazigis ĉefan prelegon "Reformo en BDŽ – paŝo al integriĝo al la Eŭropa transporta sistemo".

d) La prezidanto de BEA honorigis per ora medalo «100 jariĝo ekde la fondiĝo de

Esperanto»:
- Vicministron de transporto Ljubomir Ivanov,
- IFEF- prezidanton Romano Bolognesi,
- IFEF -vicprezidanton István Gulyas,
- FISAIC-prezidanton Gilbert Schmit.

a) Okazis invito ĉe la urbestro por ĉirkaŭ 50 personoj.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

La kontaktoj kaj kunlaboro inter UEA kaj IFEF estas bonaj.

La nombro de fakdelegitoj en UEA, kiuj eblas informi pri fervojo, estas malalta.

5.2. FISAIC

La kunlaboro inter FISAIC kaj IFEF estas bona. La 50-a fondiĝdatreveno de FISAIC okazis en urbo OBERNAI (FR) 19-23.09.2002.

Rimarkebla estas fakto ke angla lingvo estas pli kaj pli ofte uzebla kadre de FISAIC. La demando estas: kiel longe FISAIC povas rezisti ĝian enkondukon kiel ofica lingvo.

Fina komentario

La nedungado de junaj fervojistoj kaj antaŭtempaj pensiigoj ĉe fervojaj organizoj ankaŭ malfaciligas la situacion en nia organizo.

Ĉi jaron la IFEF estraro estiĝis kompleta.

Estas kreita nova Laborplano 2002-2010 laŭ la modelo de laborplano de UEA.

IFEF havas realan ŝancon organizi kongreson en alia kontinento, en 2006 en Ĉinio.

Zagrebo, marton 2003

Marica BRLETIĆ, la sekretariino

TGV en unuaklasaj pasaĝervagonoj sen fumantoj

Francaj fervojoj /SNCF/ decidis de post ekvalideco de la nova horaro, t.e. de la 15-a de decembro 2002 malpermesi fumadon en ĉiuj unuaklasaj vagonoj en ĉiuj trajnoj TGV.



Dum somera periodo 2002 SNCF faris esploradon en porfumantaj pasaĝervagonoj sur la linio TGV Atlantique en ĉiuj trajnoj, en kiuj oni lasis unu vagonon por fumantoj en la 2-a klaso.

Delonge oni konstatas la ĉiam malkreskantan intereson pri rezervo de la sidlokoj en vagonoj por fumantoj eĉ inter la fumantaj pasaĝeroj, kiuj pli interesiĝas pri sidlokoj en la "nefumantaj" vagonoj; kaj vagonon por fumantoj, ili vizitas dum la vojaĝo nur portempe cele fumi tie ĉi.

La somera esplorado montris, ke 70 % de la pasaĝeroj bonakceptos la supran decidon kaj nur 11% kontraŭas ĝin.

Similan provesploradon, SNCF ankaŭ preparas pri pasaĝervagonoj de la 2-a klaso, sed oni ankoraŭ ne decidis, kiu TGV-linio estos, por tiu ĉi celo, elektita.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Partoprenu la jarkunvenon en Slovenio

Jarkunveno okazos sabate la 28-an de junio 2003 en Maribor. Tiam ni iom pli solene festos la 45- jardatrevenon de la Fervojista E-Societo.

Eksterlandaj gastoj estas invititaj!

Adreso:
FES Maribor, pp. 825-
SI- 2001 Maribor Tel. 00 386 2 4618 434
Retadreso: j.mirkovic@siol.net

Estrarkunveno de IFEF/AEF en la trilanda regiono

Ĉijare la printempa kunveno okazis de la 4-a ĝis la 6-a de aprilo en Arnoldstein, aŭstra urbo en la trilandangulo (Aŭstrio/ Slovenio/Italio). Kvankam estis printempo, ni alvenis en urbon kovritan de neĝo. En



D-ro Bolognesi transdonas IFEF-flagon al la urbestro

tiu ĉarma montara urbo Martin Stuppnig akceptis nin kaj prizorgis la tutajn restad-aferojn. Dumtempe ni kuniĝis kun AFEF-estraro kunvenanta por prepari la IFEF-kongreson en Sopron (Hungario). Krom la gravaj taskoj rilate la vivon de nia federacio, ni ricevis la viziton de la urbestro, sinjoro KESSLER Erich longdaŭra subtenanto de la esperanta urba fervojista movado.

Post bonvenigaj vortoj de la urbestro (aliparte fervojisto), ni kunmanĝis en agrabla etoso kaj la urbestro invitis nin la morgaŭon



D-ino Anna Abelovska proponas trinkaĵon

por viziti la urbodomon.

Sabate ni rendevuis en la urbodomo kaj ni malkovris la diversajn laborsalonojn gvidate de la urbestro mem. Lunĉo ĉesigis tiun urban akcepton kaj ni daŭrigis nian programon kun la urbestro per aŭtobusa ekskurso rande de la trilandangulo. Tiu aŭtobuso disponigita de la urbestro permesis vojiri per itinero ĉirkaŭanta la pintojn de la triland-limoj. Sinsekve ni eniris Slovenion, kie ni tagmanĝis en urbo Kranjska Gora kaj vizitis skiejon. Poste ni eniris Italion, kie ni vizitis grandan fervojan varstacion "Tarvisio" kaj denove ni aliris Arnoldstein. Antaŭ la vespermanĝo la urbestro iĝis nia ĉiĉerono por la vizito de la malnova kastelo de Arnoldstein nuntempe restaŭrigita dank'al la financa helpo de la lokaj instancoj



Partoprenantoj staras en la urbodomo sub la IFEF-flago

kaj de la energio de la urba konsilantaro deziranta promocii la urbon Arnoldstein

Agrabla vespermanĝo kun la urbestro kaj AFEF-estraro finis tiun labor-turismo-estrarkunvenon en Arnoldstein.

Nia amiko Martin Stuppnig meritas grandan dankon por sia sindonema helpo.

La redaktoro

La bulgaraj esperantistaj fervojistoj konferencas

Por la kvara fojo, la bulgaraj esperantistaj fervojistoj konferencis en konata por ili urbeto Hisarja. Ĝi estas konata de miloj da jaroj. Per siaj multnombraj mineralakvaj fontoj kaj banejoj ĝi ludis gravan rolon kiel resaniga centro.

La urbo estis ĉirkaŭita per dika kaj alta fortika muro. Parto de ĝi estas videbla nun. En la imponaj palacoj kaj banejoj resaniĝis kaj sin banis preskaŭ ĉiuj romiaj imperiestroj kaj nobeloj.

La konferenco okazis de la 8-a ĝis la 10-a de novembro en la sindikata ripozdomo de la fervojistoj. Alvenis 35 geesperantistoj. Je la 8-a kunsidis nur LKK estraro de la 54-a IFEF kongreso. Estis pritaktitaj kaj diskutitaj la reeĥojn, aperigitajn en IF danaj, germanaj, belgiaj lokaj esperantistaj organoj. La LKK-skipo dankas al ĉiuj ĉeestantoj kaj sincere esperas, ke la kongresanoj restis kontentaj. Ni esceptas la tro malagrablan okazajon, kiu trafis la hispanajn kolegojn, suferintajn en Sofio. Narkuloj atakis ilin kaj ŝtelis fotokameron. Ni ĉiuj bedaŭras pri tiu ĉi fakto, sed kion fari ?! La tuta mondo suferas pro la drogo kaj droganoj.

LKK tutkore dankas al la IFEF-estraro koncerne la pritakson al nia kongresa preparo kaj ĝia efektiviĝo. Je la 9-a de novembro okazis konferenco. La Prezidantino de BFES inĝ. Veselka Kamburova raportis pri la unujara sekcia kaj societa agado, pri la diversaj problemoj : financaj, lingvaj kaj klubejaj. Sed la plej grava akcento tuŝis la jam pasintan IFEF kongreson. Ŝi denove publike kaj varme dankis al ĉiuj, kiuj plimalpli kontribuis al la sukceso. La prezi-

Sekvo paĝo 39

Subtera akcidento en Koreio

La 18-an de februaro, en la subtera stacio, en urbo Taegu, (tria granda urbo de Suda Koreio kun 2 600 000 loĝantoj), venis 1079-a vagonaro de ses vagonoj. Ĝi haltis ĉe kajo je 9:53, samtempe unu 56-jaraĝa viro, malsana handikapulo, prenis el sia sako du botelojn da benzino, kaj enhavon disverŝis sur plankon de vagono, kaj ekbruligis sin.

Pordoj de la vagonaro restis malfermitaj. La viro kun fajro fuĝis, kiam interno de vagono tute kovrita per kemiaj tukoj aŭ similaj materialoj el petrolo tuj ekbrulis dum sekundoj. Al najbara kajo venis 1080-a vagonaro de mala direkto.

Post minutoj jam venena nigra fumo eksplode plenigis ĉion, aŭtomate la elektro estis malŝaltita, en mallumo la pasaĝeroj ne povis trovi elirejon. Kaj 50 homoj de la 1079-a vagonaro mortis.

Sur najbaraj reloj nur pli malpli unu metron proksima, tuj ekbrulis 1080-a, kaj mortis 70 pasaĝeroj plejparte enfermitaj en la vagonaro. Ili ne trovis kiamaniere malfermi la pordon de sia vagono en mallumo.

Sume, pli ol 120 pasaĝeroj mortis aŭ ankoraŭ ne estas identigitaj, ĉar la vagonaroj brulis du horojn kun viktimoj.

Oni nun demandas kial komandejo de la subtera fervojo ne haltigis la 1080-an trajnon antaŭ atingi la stacion ekbrulantan, kial la konduktoro ne malfermis la pordojn de la vagonaro, por ke la pasaĝeroj tuj fuĝu eksteren ktp. Krome, la stacidomo ne sufiĉe instalis ventulilon por ellasi fumon.

Japana fakulo vizitis, kaj surloke trovis postsignon de fumo. Li opinias jene :

Okazis tunela fenomeno. De ambaŭ direktoj blovis vento al meze de brulantaj vagonoj ĉe la stacio. Fumo el la vagonoj havis varmon ĝis 140 celsiaj gradoj, kion atestas fuzita montrilo el plasto, lumigita por fuĝo al ekstero.

Kaj fumo pasis tra la centra ŝtuparo, kiun dekoj da pasaĝeroj el 1079-a vagonaro fuĝis en mallumo, sed ŝtuparo falis pro fumo je 140° C. Varmo de fajro eble atingis 1 200° C.

Neniu el kvin deĵorantoj de la stacio helpis fuĝantojn. Ĉiuj ne spertis, nek supozis tian akcidenton. Opinio estas, ke oni ne sufiĉe trejnas la fervojistojn al tiu situacio.

Osioka, JELF

De la paĝo 38

dantino de la revizia komisiono Elka Mihajlova precize kaj detale raportis pri la en- kaj el- spezoj, pri la financa stato de la fervojista sekcio. Poste, kompreneble, ekpluvadis demandoj, eldiroj, kritikoj, proponoj. Pro la fino de la mandato de la estraro, estis proponita kaj unuanime aprobita jena nova estraro: 1. inĝ. V. Kamburova - prezidantino (denove), 2. Reni Georgieva - sekretariino, 3. Penka Dilova - kasistino. Laŭ la tagordo en punkto "Diversajoj" la konferencanoj estis tre detale informitaj pri la 55-a IFEF kongreso en Dresdeno kaj pri la traduko de la terminara vortaro.

Poste, sekvis neoficiala, sed plej solena parto - vespermanĝo, amuzo, dancoj, kantoj ĝis noktomezo.

Stanil Nikolov

Oficiala ekfunkciigo de la unua transmarkola fervojo-linio de Ĉinio

La 7-an de januaro 2003, la unua pramŝipo kun trajno enveturis en la Nangangan kajon de la urbo Haikou sur la insulo Hainan. De tiu ĉi tempo, en Hainaninsulo, finiĝis la historio de manko de trajno, liganta ĉefteron de Ĉinio.

La vicĉef-ministro s-ro Wu Bangguo ĉeestis la ceremonion de ekfunkciigo de la pramŝipo en la Yuehai (inter Guangdong-provinco kaj Hainan-provinco)-fervoja transmarkola pasejo. Yuehai-fervoja pasejo kun la totala longo de 345 kilometroj, inkluzivas Zhanjiang-Hannan-an fervojo-linion de Guangdong-provinco, Qiongzhou-transmarkolan pramŝipan linion, Haikou-Chahexi-an rondan fervoj-linion kaj Chahe-Sanya-fervojo-linion.

En la insulo Hainan delonge ne ekzistis la trajno liganta ĉinan ĉefteron, tio serioze ĝenis la interfluon de pasaĝeroj kaj varoj inter la insulo kaj ĉeftero de Ĉinio, limigis la ekonomian disvastiĝon en Hainan-provinco. Por ŝanĝi tiun ĉi situacion, la Ministerio de la Fervojoj, Guangdong-provinco kaj Hainan-provinco kune investis 4,5 miliardojn da ĉinaj Renminbi yuan-oj kaj komencis konstrui la transmarkolan fervojan pasejon, la 30-an de aŭgusto 1998.

Han Zuwu
vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Esperanto en Malbork

Ĉu vi scias, ke Zamenhofaj Esperantaj Objektoj (ZEOJ) en pola urbo Malbork estas la plej multaj en Esperantujo?

Post lasta vizito de la du sciencistoj: germana nobelpremiito Reinhard Selten kaj aŭstralia kandidato por tiu premio Robin Pope, kiuj, la 9-an de novembro 2002 plantis en la Parko de la Mondo arbetojn el siaj landoj kaj inaŭguris ŝtonojn kun surskribo ĉizita en Esperanto, la nombro de Zeoj en tiu ĉi urbo kreskis al 27. Estas bone por scii, ke Esperanto kaj E-movado en Malbork havas longan tradicion.



En 1909 dum kunveno en Malbork de la membroj de Orient-Germana Esperanta Ligo /"0gelo"/ fondiĝis grupo esperantista de Malbork /Marienburg/, kies prezidanto estis apotekisto H. Mehrländer. Nuntempa E-klubo "Kastelo" kun prezidanto d-ro Edward Kozyra kunligas c. 40 esperantistojn. E-kunvenoj okazas unufoje monate, E-kurso ĉiusemajne en la Malnova urbodomo. La Publika Biblioteko "Bona Novaĵo" estas riĉa je Esperanto-Fako, ĝi troviĝas ĉe Kristana Baptista Preĝejo, Str. Jagiellonska 105, apud Zamenhof Placo. Krome, unufoje monate okazas Esperanto-Diservo en Katolika Paroĥo al la Descendo de la S-ta Spirito, Str. Ngatowa 7, sabate /14-15 h/; poste ĉe la preĝeja klubejo E-renkontiĝo /15-17 h/ kun pastro, mag. Eŭgeno Grzesik.

En la urbo ankaŭ ekzistas Kafejo Esperanto, kiu troviĝas ĉe la Skvaro Esperanto en la novkonstruita hotelo "Malbork". Ĝian solenan inaŭguron la 10-an de septembro 2002 ankaŭ ĉeestis prof. d-ro inĝ. Louis Christophe Zaleski-Zamenhof / la nepo de d-ro Ludoviko Zamenhof/ kun edzino; li, tiutage, krome solene metis florojn ĉe d-ro Ludoviko Zamenhof-monumento, kaj solene malkovris E-memorŝtonon ĉe arbo de Francio en la Parko de la Mondo. La ŝtonon prilaboris franco Raymond Bore, UEA - komisiito pri ZEO-j.

Por fervojistoj estas interese, ke en estinta tempo, promenadon tra la urbo Malbork oni komencis kaj finis ĉe la fervoja ĉefstacidomo. De tie ĉi, la trajnoj veturis jam en 1852 al Königsberg, pole: Królewiec, nun Kaliningrad. Poste, oni konstruis novajn liniojn: al Mlawa en 1876, al Torun en 1883 kaj en 1886 al Myślice, oni ankaŭ tiam disvolvis la malborkan fervojan nodon. En la jaroj 1889-1890 oni konstruis neogotikan ĉefstacidomon. Antaŭ la stacidomo, komence de la 20-a j.c. troviĝas la manovra placo por droŝkoj /speco de kvarrada rusa veturilo, fiakro / kaj aŭtomobiloj, kaj inter la du mondmilitoj ankaŭ por busoj trafikantaj al la Libera Urbo Dancigo, loko de UEA-kongreso en 1927, nun Gdansk/.

Surloke /en Malbork/ oni povas ricevi la E-prospektojn senpage, petante sendadon per poŝto aldonante 1 IRK /internacian respondkuponon/ por 1 ekz., 2 IRK por 2-5 ekz. skribante al la adreso de:

EsperantoRondo,
Str. Mazowiecka 23, PL-82-200
Malbork, Pollando.

Estas konsilinde antaŭanonci sian viziton de la urbo.

Jindřich Tomíšek, Ĉk

El fervoja mondo

Elektrizado de la Transsiberia magistralo finiĝis

Pli ol 73 jarojn daŭris elektrizado de la la tuta Transsiberia magistralo kunliganta Moskvon, kun Vladivostoko. La unua liniosekcio Moskvo - Mytisĉin estis transdonita al la ekspluatado en la jaro 1929, la lasta etapo Guberovo - Sibircevo fine de 2002. Al iu, tio ĉi povas ŝajni malrapida, sed oni devas konsideri, ke inter Moskvo kaj Vladivostoko estas distanco de 9 290 km-oj. Dum sep dek jaroj oni, sur tiu ĉi la plej longa fervoja linio en la mondo, iom post iom, elektrizis 65 liniosekciojn.

Iom da historio

En majo 1891 estis metitaj la unuaj reloj kaj ŝpaloj de la fervojo la plej longa en la mondo. Post 14 laborjaroj, realigitaj de pli malpli 89 000 laboristoj, la titana konstruo estis finita. Ekde la trajnoj cirkulas de Moskvo al Siberio sur ĉirkaŭ 9 302 km-oj de fervojo perdita en la vasteco de la siberia ebenaĵo laŭlonge de multaj lagoj kaj riveregoj, transirante urbojn fonditajn por la linio-konstruo. Nun ili havas siajn proprajn vivmanierojn.

Transsiberia fervojo-linio

Transsiberia fervojo-linio transiras la siberiajn stepojn ekde Moskvo ĝis la haveno Vladisvotoko ĉe la japana maro. La realigo estis parte fondita pro militaj kialoj, sed ĉefe kun la deziro kolonii la neniam kulturitajn orientajn grundojn. La celo estis ekspluati la mineralajn riĉofontojn kaj de mildigi la vilaĝan superpopolizadon de la Eŭropa Rusio. La caro Alexandre III decidis konstruigi tiun fervojlinion. Ekde 1890, vojo-linio etendiĝis al oriento sur ĉirkaŭ 2 000 km-oj de Moskvo al Tcheliabinsk (Tĉeliabinsk). Tiu parto estis finkonstruita fine de la jaro 1904. Traktraceado planita nur sur la rusa teritorio estus postulanta kromiron tra malebena regiono oriente de la lago "Baikalo". Dank'al akordo subskribita kun Ĉinio en jaro 1896, la traktraceado estis devi-ita : komence de Tchita, ĝi trairis Manĉurion (Manchourie) uzante la orientan ĉinan fervojon konstruitan inter 1897 kaj 1904 per privataj kapitaloj. Tra tiu traktraceado la fervojlinio longis 4045 km-ojn de Tchéliabinisk al Vladivostoko.

Tamen en jaroj 1904/1905, pro la rusa-japana milito oni devas ekzameni la sekurecon de la manchoura vojo, kaj traktraceado tute rusa estis realigita, inter 1908 kaj 1914 kun kilometro-kosto duobligita kompare kun la kosto de la aliaj transsiberiaj traksekcioj. Tiu traktraceado apartenas al la 9297 km-oj de la nuna "Transsiberio" iranta de ***Moskvo*** *al* ***Omsk*** *tra* ***Lekaterinbourg*** *kaj ne plu tra* ***Tchelibinsk****.*

Komence tiu fervojo konsistis el unutraka linio. Ofte tio generis saturpunktojn dum la milito kontraŭ Japanio. Tial oni decidis duobligi tiun trakon sur preskaŭ la tuta vojiro. Tiuj laboraĵoj finiĝis en 1918. La kompleta elektrizado estis finita inter 1950 kaj 1970.

La vartransportado, konsistanta la principan trafikon, estas unu el la plej ampleksa en la mondo. La mineraloj kaj la freŝaj produktaĵoj konstituas signifomplenan parton de la vartransportado. Tio necesigas la uzadon de multaj fridvagonoj por traveturi tiun longan spacon. "Transsiberio" nun konkurencas en la kontenero-trafiko inter Ekstremoriento kaj Centra-Eŭropo aŭ Sakandinavio.

Ĝis la rusa Revolucio en 1917, la Internacia Kompanio de litvagonoj faris ĉartokontrakton kun la caro por cirkuligi la trajnon "Trans-Siberia Ekspreso" inter Moskvo kaj Harbin en Manĉurio. La veturado daŭris 9 tagojn. Krom la litvagonoj, la trajno estis ekipita per kapelo, biblioteko kaj muzika salono. Rilate la serva personaro, interalie ĉeestis kombisto kaj flegistino.

Depost 1994 ĉiutaga veturado permesas al la vojaĝantoj iri de Moskvo al Vladivostoko. La vojaĝo daŭras 6 tagojn.

****

Thalys trakcias ĉiun duonan horon

En septembro 2OO2 la kompanio Thalys komencis ĉiutage inter 06 h 40 kaj 20h40 sur internacia grandrapida fervoja linio inter Parizo kaj Bruselo regulan veturadon de trajnoj en regulaj duonhoraj intervaloj. Escepto estas tagmeza unuhora paŭzo por regula liniobontenado de TGV– Nord de 13h15 ĝis 14h15 kaj la lasta trajno forveturas je la 21h40. Tiu ĉi kunligo tiamaniere fariĝis en mondskalo la plej ofta kaj plej rapida trajnkunligo inter du ĉefurboj. Sur la linio Paris-Nord Bruxelles-Midi trakcias 28 trajnparoj je rapideco de 221km-oj hore. Por traveturi la distancon ili bezonas 1h25. Tiu ĉi tempo ankoraŭ mallongiĝos post pretigo de la infrastrukturo en fervojstacio Bruxelles-Midi.

****

El Germanio al Francio pli rapide

DB deziras plirapidigi vartransporton inter Germanio kaj Francio. Oni uzos tiuĉele novajn lokomotivojn kiuj eblos trafiki uzante ambaŭ kurento-sistemojn. Tiamaniere en 2004 mallongiĝos la veturtempo inter Mannheim kaj Metz al malpli ol 4 horoj. DB tiamaniere esperas ricevi denove parton de la transporto okazanta sur la ŝoseoj.

La fervojo nuntempe bezonas tri lokomotivojn kun tri lokomotivestroj por priservi 208 km-ojn longan linion inter Mannheim kaj Metz. En ĉiu lando estas alia kurentosistemo, diferencaj signaliloj kaj signaloj, ankaŭ sekurecaranĝoj kaj diferencaj deĵorinstrukcioj. Tial, oni ŝanĝas lokomotivojn en Saarbrücken kaj Forbach por transiri landlimon, dum kamiono-kondukistoj transveturas la landlimon preskaŭ nerimarkante.

Lasttempe, ĉiu-jare, kreskas parto de ŝoŝea transporto per ŝarĝkamionoj. Laŭ informoj disponigitaj de la SNCF kaj DB oni transportas 20% per fervojo. Inter Francio kaj Germanio oni ĉiujare transportas varojn en kvanto de proksimume 68 milionoj da tunoj, sed la parto transportata sur trakoj atingas nur 12%! Forigo de la malfacilaĵoj por transiri la landlimon alportos al fervojo pli altigon de la vartransporto.

****

Itala cargo estas malmulte eluzita

En fervoja transita transporto inter Aŭstrio kaj Italio tra Brenner kaj Tarvisio oni ekspluatas nur 30 procentojn de la kapacito en vartrafiko. Tiun ĉi rezulton anoncis Organizo por protekto de la vivmedio WWF Italia, ĉerpante el donitaĵoj de la svisa informa servo por publika trafiko/Litra/.



Varstacio Tarvisio Boscoverde sub neĝo

La situacio en Italio en komparo kun aliaj landoj de EU alparolas nin. 65 procentojn de la varoj oni transportas per ŝarĝkamionoj kaj nur 19 procentoj estas transportataj per la fervojo. Transita transporto trans Alpoj ĉiujare kreskas meznivele je 9,4 %. La fervoja vartransporto kreskas nur je unu procento. Ekzemple en la jaro 2001 la itala registraro investis 67 % de la financaj rimedoj al infrastrukturo.de la ŝoseoj kaj nur 25 % al tiu de la fervojoj, kiel kritikis WWF. Laŭ la raporto de WWF, en Eŭropo malkreskis kvanto de vartrafiko sur fervojoj de post la jaro 1994 je 43 %, malgraŭ ke la vartrafiko sur ŝoseoj dum la sama periodo kreskis je 19 procentoj.

Laŭ fervoja gazetaro prilaboris

Preparis Jindřich Tomišek

Refunkciigo de la fervojo trans Andoj

Ĉilia prezidento Ricardo Lagos_kaj lia argentina kolego Eduardo Duhalde dum oficiala renkonto en Santiago en novembro 2002 subskribis kontrakton pri renovigo de ekspluatado sur la Transanda fervojo. Tiun ĉi fervojan linion kun ŝpuro 1000 mm oni komencis konstrui en la jaro 1887. Pli poste, ĝi kunligis la urbojn Los Andes sur ĉilia flanko kaj Mendoza sur argentina flanko de Andoj kaj dank' al ĝia ekzisto mallongiĝis transporttempo de varoj inter la ambaŭ landoj de 13 al nur 2 tagoj. La trajnoj sur parto de la linio helpe de sistemo de la tielnomata "Abta dentorelo" devis transveturi krutan ascendon kun dekliveco ĝis 80 promiloj. La trajnoj grimpis ĝis alteco de 3 200 m-oj super la marnivelo al la pli ol 3 km-ojn longa tunelo traborita sub la landlima montpasejo Uspellata.

De la interkonsento inter ambaŭ prezidentoj rezultas, ke konstrulaboroj por refunkciigi tiun ĉi linion povas komenciĝi en decembro 2003 kaj finiĝi en la jaro 2005. Laŭ publika proklamo de la guberniestro en la argentina gubernio Mendoza, sinjoro Roberto Iglesias, kiu prezentis konkretan projekton por rekonstrui la linion preparitan de la loka konstrua firmao Tocnicaqua oni supozas ripari 140 km-ojn de la linio sur argentina teritorio kun kosto de 47,1 milionoj da dolaroj. Oni supozas, ke rekonstruo de 78 km-ojn longa linioparto sur ĉilia teritorio inkluzive riparon aŭ novkonstruon de preskaŭ 3 km-ojn longaj kontraŭneĝaj ŝirmiloj ne atingos pli ol 47,5 milionoj da dolaroj.

Laŭ "Railway Gazette international"

Preparis Jindřich Tomíšek

SBB investas en fervoja vartrafiko

Svisaj federaciaj fervojoj /SBB/ multe investas por aĉeti novajn lokomotivojn, vagonojn kaj ŝanĝeblajn terminalojn por nacia transporta sistemo "Largo Domingo". Per 146 milionoj da svisaj frankoj ili aĉetos 59 motorlokomotivojn de la serio Am 843 de la germana fabriko Vossloh en Kiel. Tiuj ĉi lokomotivoj atingas rapidecon de 100 km-oj / h kaj de post aŭtuno 2003 anstataŭos tiujn pli malnovajn lokomotivojn de la jaroj 60-aj / 70-aj. 40 lokomotivojn oni liveros al la unuopaj regionoj por manovrado kaj 14 estas destinitaj por bezonoj de la infrastrukturo. Kaj la restantaj estas destinitaj por pasaĝertrafiko.

Por la nova svisa transkargada kaj transporta sistemoj "Cargo Domingo" SBB investos 32 milionojn ChF. En la unua etapo oni aĉetos 165 vagonojn kaj 273 sanĝeblajn terminojn. "Cargo Domingo" prezentas specialan transkargan sistemon por kombinita transporto, kiu ebligos rapidan kaj facilan transkargadon de konteneroj, kaj ŝanĝeblajn terminalojn el varvagonoj al aŭtomobiloj sen uzi gruon aŭ alian transkargan aranĝajon en kiu ajn stacio rekte de trako al la ŝoseo. Tiucele oni ekipos ŝarĝaŭtomobilojn per speciala transkarga aranĝo. Al la sistemo aliĝas ĉiam pli multaj svisaj entreprenoj.

Laŭ ITZ

Preparis Jindřich Tomíšek

Esperanto laborlingvo dum internacia renkontiĝo.

En pola urbo Malbork oni fondis Parkon de la Mondo. Celo estas, helpe de lokaj esperantistoj planti naciajn arbojn el des pli da landoj el la mondo. Ĝis nun estis plantitaj 28 arboj. Loko, en centro de la urbo, kie estas plantitaj naciaj arboj nomiĝas "Skvero Esperanto". Pola televido eĉ intencas fari 30. minutan filmon pri urbo Malbork kaj aktivecoj de esperantistoj.

Ŝarĝon por plantado de slovena nacia kreskaĵo, transprenis sur siaj ŝultroj fervojista Esperanto Societo Maribor. Kion planti ni unue demandis nin. Fakte tilio estas slovena nacia arbo, sed jam estas plantitaj 4 au 5 tilioj. Urbestro de Maribor s-ro Boris Sovič, entuziasme akceptis nian proponon donaci idon de Stara Trta (maljuna vito) al Parko de la Mondo en Malbork. Vito aĝas pli ol 400 jarojn, pruvite plej aĝa vito en la mondo, fiero de nia urbo. Ĝi estas speco de velura bluino- slovene: kavĉino. Ĝi kreskas en urba parto Lent apud rivero Drava. Ĝi travivis ĉiujn atakojn de fungaj infektoj kaj de vita laŭso. Antaŭ 20 jaroj oni komencis kun donaco de ĝia grefto dum la printempa tondado de vito. Enradikitaj greftaĵoj jam kreskas en kelkaj eŭropaj urboj.



La 14-an de marto 2003 el pola Malbork venis urba delegitaro kaj esperantistoj, ili solene transprenis la greftaĵon. Enradikitan greftbranĉon plantos la 16an de majo 2003, rande de la Parko, la urbestro de Maribor, kun ĉeesto de esperantistoj kaj aliaj eminentuloj.

Esperanto estis korespondа kaj laborlingvo dum akceptoj, laborkunsidoj inter urbaj Delagitaroj, kun tradukado en naciajn lingvojn. Same interurbaj kontraktoj kaj atestoj estas skribitaj en internacia pontolingvo. Eĉ ni sukcesis traduki kelkajn terminojn el certigilo, kiujn lingvistoj ne sukcesis traduki en italan kaj latinan por Papao, kiu persone antaŭ 4 jaroj transprenis la greftaĵon.

Jovan Mirkovič

Trajnoj "SCOTE "

Ĉu eblas konsideri senrelan trajnon kiel unuan T E R (Regiona eksprestrajno) ?

La apotekisto Scote el urbo Epernay kreis tian trajnon. En 1899, tiu "trajno" estis inaŭgurita kaj komencis veturi inter Arcis Sur Aube kaj Brienne le Château (40 kilometroj). Ĝi ĉepasis ĉiujn vilaĝetojn laŭ la rivero Aube.



Dank'al vertikala vaporkaldrono kaj du cilindroj, tiu vapormaŝino kun potenco de 14 ĉevalpovoj atingis hore rapidecon de 8 kilometroj urbe kaj ĝis 30 kilometroj kampare. Malkomforta, tiu veturilo ludis socialan rolon por la malriĉaj homoj, kiuj havis nek ĉevalojn nek biciklojn.
Jam, pro financa kialo, ĝi malaperis en 1905.

(Artikoleto france aperinta en la regiona gazeto de Champagne-Ardenne n° 45, Printemps 2003).

Tradukis Guy Dauphin

En la numero 197 de la revuo **«Le dévorant»**, *Raymond Besson prezidanto de la «Cercle Littéraire des Écrivains Cheminots» nutras rubrikon favore al la fervojo. Jen lia verkaĵo.*

Defendo de la fervojo

Do, la brita fervoja reto fakte estis re-naciigita.

Do, la privatigo de la fervojo estis mal-sukceso, kiu kostis miliardojn da eŭroj al la brita impostpagantaro. Tio estis skribita en la ĉielo. Fervojoj ne estas re-naci-ig-eblaj! Kaj la "credo" de la bruselaj instancoj ne-niel ŝanĝos tiun evidentaĵon.

Iom da historio:

Al sinjorino Thatcher, la «fera damo», la fervojistoj tilklis la nazon post la granda striko de l'fervojaj reldirektistoj, kiu je la fino de la okdekaj jaroj senmovigis la trafikon dum ses monatoj – sinjorino Thatcher decidis cedigi tiujn ĝenulojn. Ŝia postveninto John Major daŭrigis ŝian agadon, kaj balotigis, en la jaro 1993, la privatigon de la fervojreto unuaparte, kaj aliparte la liberigadon de la uzo de la fervojreto.

La reto estis aĉetita de la societo Rail-track; tio estis devigata, por trovi fonduson por pruntepreni monon de multaj akciuloj. La enirprezo, dum majo 1996, po unu ak-cio, estis 6,07 eŭroj. Anstataŭ tuj investi por renovigi la fervojreton, (ĝi ne estis ŝanĝita de 25 jaroj, kio estus necesiginta 47 miliardojn da eŭroj por ĝia modernigo), Railtrack preferis labori laŭnecese, maldungis fervojistojn, ĝis eĉ seniĝi je kompetentaj faklaboristoj, transdonis laborojn al vicentreprenistoj mal-ofte kvalifikitaj, kaj memmortigite pagis sian akciulojn. La 1998-a jaro estis tiu de rekorda profito je 680 milionoj da eŭroj. Verdire, Railtrack formanĝis sian riĉaĵon.

Pro tio okazis, kio devis okazi: sin-sekvaj trafiko-akcidentoj ĉiam pli altaj riparado-kostoj, malfacilaĵoj en disponebla financo, bankroto (kun ŝuldo de 5,6 miliar-doj da eŭroj kaj malaltiĝanta akcio-kurzo (4,47 eŭroj en oktobro 2002).

La ŝtato decidis meti Railtrack-on sub tribunalan administracion, kaj poste kreis, la 3-an de oktobro 2002, novan societon kun « neprofitodona celo » (ĉarma eŭfemismo!), injekciinte en ĝin preskaŭ 2 miliardojn da eŭroj, el kiuj 790 milionojn por kompensi la monperdojn kaŭzitajn al la akciularo. Tiu societo nomiĝas Network Rail kaj la brita ŝtato investis en ĝin 33 miliardojn da eŭroj en 10 jaroj por ke ĝi firmstare startu. Se tio ne estas re-naciigo, venis fino al mia *latino... aŭ al mia anglo.*

Sed... ĉu eblas havi efikan fervojon, profitodonan kaj kreskantan? En la aktuala stato de la afero, negativa estas la respondo. Ĉar ekzistas nur du eblecoj: ĉu forte kreskigi la trafikon, ĉu ampleksigi la vojimpostojn, kiujn pagas la ekspluatantaj societoj al la posedanto de la fervojreto. Ni rigardu tion pli proksime.

El la urbanigo de Eŭropo rezultis reporto de la grandaj trafikfluoj (pasaĝeroj kaj varoj) sur kelkajn ĉefliniojn (en Francio, 80 procentoj de la trafiko, pro la transito, estas arigitaj en la ĉeflinioj). Ne eblas pliigi la kvanton de la trajnoj sen grave investi ĉe la fervojlinioj. Sed tiuj linioj , tre multekostaj subkonstruaĵoj, ekvilibriĝas nur en 25 aŭ 30 jaroj. Neniu privata entrepreno faros tion!

Pri la altigo de la vojimpostoj pagataj de la entreprenoj al la retposedanto, tio signifas forgesi:

1-) ke tiuj entreprenoj troviĝas en kunteksto de intermodala konkurenco (aŭto - kaj akvo-vojoj, surmara trampado), kaj ke ili perdos siajn trafikojn profite al la konkurenco se la prezo altiĝos.

2-) ke se la entreprenoj akceptas redukti siajn profitojn por pli bone pagi la posed-anton de la subkonstruaĵo, ili ne plu disponos pri sufiĉe da mono por investi.

3-) ke la aperigita konkurenco inter ekspluat-

antaj entreprenoj (25 entreprenoj anstataŭas la antaŭajn B.R.) malaltigis la vendoprezojn, reduktis la marĝenojn kaj devigis la entreprenojn retreti al pli profitodonaj merkatoj. Kaj de retreto al retreto, postrestas preskaŭ nenio.

Ĉu finfine ni ne iam trovos solvon? Jes ja, necesas, ke la transportmodoj pagu al la kolektivumo tion, kion ili kostas al ĝi. Tiam, la prezoj de la surŝoseaj transportoj ege pliiĝos, industriistoj kaj konsumantoj evitos ĉiam pli transporti aŭ vojaĝi, la fervojaj entreprenoj je pli taŭga prezo, pli bone kapablos pagi la retposedantojn, kaj ĉiu povos investi kiel necesos.
Sed tio devas esti reguligita.

Necesas, ke la ŝtatoj komencu la procezon, investu en fervojoj, pagigu la poluantojn, evitu estigi intermodalan konkurencon inter fervojaj entreprenoj... Do, liberaligado estas falsa solvo, tute neĝusta. Kaj oni rajtas sin demandi, kial la Eŭrokratoj tion ne komprenas. Krom se, same kiel la estraranoj de Railtrack, ili strebu tropagigi la impostpagantaron, favore al pli granda profito de la privataj interesoj... sen pripensi nek estantecon nek estontecon, nek moralon, nek senpartiecon, nek leĝon.

Nenio vere ŝanĝiĝis de kiam la mondo ekekzistas... Krom ke, hodiaŭ, la mondo suferas pro polucio, kaj rapidas al sia perdo, se oni plutoleras la troigadon de la financistaro. Kiam la financaro pliboniĝus, kiam la investaĵoj de l'kapitalistoj havigas kvarfoje pli da interezoj ol pli firmaj industriaj investaĵoj?

Krom ke la industriaj investaĵoj kreadas laboron, forigas senlaborecon, estigas ĉies saĝan pliriĉiĝadon, anstataŭ la troigan pliriĉiĝadon de kelkaj homoj.

Finfine la privatigo de l'britaj fervojoj fortrenis nin tre malproksimen.

Tradukinto Jacques Réal

Bertha von SUTTNER

La 1-an de septembro 2002 aperis en la plej multe legata taggazeto de Aŭstrio - KRONEN ZEITUNG - artikolo pri la aŭstria 2-eŭro-monero. Sub la titolo "Bertha von SUTTNER la plej movebla virino", la aŭtoro skribis, ke surprizmaniere la plej movebla eŭro-monero estas la aŭstria 2-eŭro-monero kun la portreto de Bertha von SUTTNER.

Por ni esperantistoj tio ne estas surprizo, car Bertha von SUTTNER per sia eldiro: Ich meine, dass ESPERANTO als Pflichtfach in allen Schulen der Weft eingeführt werden müsste" (Mi opinias, ke ESPERANTO kiel deviga fako devus esti enkonduktota en ĉiujn lernejojn de la mondo) fariĝis tre ŝatata kolekt- kaj ekspozici-objekto en Esperantio.

Leopold PATEK

La monero 2 EŬRO memorigas nin pri unu el la plej fervoraj batalantinoj por paco: Bertha von SUTTNER. Jen estas artikolo de Walter KLAG el "LA DUA JARCENTO de Esperanto" n-ro 2 /1997.

En la tempo, kiam kredo, ke "la patro de ĉiuj aferoj estas la milito" generalis en la alta socio, ŝi iris alian vojon kaj fondis la unuan pacisman movadon. Ke ŝi pledis ankaŭ favore al Esperanto, pruvas la vortoj de Heinrich ARNOLD:

*Estis la jaro 1906, kiam baronino Bertha von SUTTNER, gastante ĉe miaj gepatroj, la unuan fojon atentigis min pri Esperanto kaj al mi, juna homo, rekomendis la lernadon de tiu ĉi lingvo. Mi sekvis la inviton, kaj kiom da ĝojo mi ŝuldas al Esperanto ! Senfinan spiritan kaj animan gajnon, multajn ne forgeseblajn tagojn, la plej karajn memorojn. *)*

Bertha von SUTTNER naskiĝis kiel filino de la grafo Franz Joseph KINSKY de Chinic kaj Tettau en Prago je la 9-a de junio 1843. Kiam ŝi naskiĝis, la patro ne plu vivis. Kelkajn jarojn poste la patrino translokiĝis kun eta Bertha al Brno kaj poste al Vieno.

Ŝi ricevis por si kaj la filino alimenton de la familio KINSKY. La junaĝon pasigis la juna Bertha en Vieno, en la banloko Baden apud Vieno kaj en diversaj aliaj kurac- kaj banlokoj. Tri gefianĉiĝoj finiĝis sen geedziĝo. En la jaro 1873 ŝi iĝis edukistino ĉe la familio de la barono SUTTNER. Tiu familio posedis domegon en Vieno kaj kastelon en Harmannsdorf, 80 km nordokcidente de Vieno. La familio vivis vintre en Vieno kaj somere en Harmannsdorf. La barono havis kvar filinojn kaj unu filon. Tiutempe Bertha estis 30-jara, la juna barono SUTTNER 23-a. Bertha estis bona edukistino kaj bona kamaradino, ankaŭ por la filo Artur. Iom post iom la kamaradeco iĝis granda amo. Sed la familio SUTTNER ne deziris interligon. Tial baronino SUTTNER proponis al Bertha aspiradon kiel sekretariino ĉe la industriisto Alfred NOBEL, kiu tiam loĝis en Parizo. Bertha konatiĝis kun NOBEL, sed du semajnojn poste ŝi vojaĝis al Vieno kaj sekrete edziniĝis kun Artur von SUTTNER. Post la nupto ili fervojis al Kaŭkazio, kie Bertha havis malnovan amikinon, la rusan princinon de Mingrelio. Naŭ jarojn ili loĝis tie, en la urboj Kutais, Tiflis kaj Zugdidi. Tie ankaŭ ili komencis labori kiel verkistoj. Ili verkis priskribojn de vojaĝoj por eŭropaj magazinoj kaj literaturaj revuoj.

En la jaro 1885 okazis repaciĝo kun la gepatroj de Artur kaj la paro revenis al Harmannsdorf kaj vivis tie. Vintre 1886/87 la paro restadis en Parizo kaj renkontiĝis tie kun Alfred NOBEL. Tiu enkondukis la paron en la salonon de sinjorino Juliette ADAM, kiu estis granda patriotino. Jam ĉe la unua vizito estis politikaj interparoloj. Bertha konatiĝis kun multaj interesaj kaj influhavaj personoj, ŝi ankaŭ informiĝis pri la ekzistado de la "Internacia Societo por Paco kaj Arbitracia Tribunalo" en Londono. Bertha tre impresiĝis. Ŝi decidis labori por la paco.

Dum la postaj jaroj 1887 - 89 ŝi verkis la romanon *Die Wqffen nieder!* (For la batalilojn!). La romano aperis 1889 kaj iĝis plena sukceso. Ĝi priskribis la sorton de Virino dum la milito en 1859, 1864/66 kaj 1870/71 kaj estas pledo kontraŭ la absurdo de milito.

En 1891 Bertha fondis la Aŭstran Pacsocieton kaj iĝis dumviva prezidantino. Ŝi partoprenis en ĉiuj packongresoj kaj - konferencoj. Perioda gazeto eldoniĝis sub la nomo *"Die Waffen nieder"* kaj poste *"Die Friedenswarte "* (La Pacobservejo).

Dum la kvara mondpaca kongreso en Berno en 1892 proponiĝis la fondado de eŭropa ŝtatunuiĝo. Ĝi malakceptiĝis. Alfred NOBEL diris: "Miaj fabrikoj, kiuj produktas dinamiton, eble finos la militon pli frue ol viaj kongresoj. En la tago, kiam du armeoj neniigos unu la alian dum unu sekundo, la homaro timos kaj forigos la trupojn." Bedaŭrinde la profetajo de NOBEL ne efektiviĝis!

Je la 10-a de decembro 1896 Alfred NOBEL mortis en sia vilao en San Remo. Li postlasis sian kapitalon por bonfaremaj celoj, parton por pacaktiveco de Bertha von SUTTNER - ŝi estis, kiel la tria homo en la mondo, honorigita per la Nobelpremio por paco en 1905.

En 1898 la caro NIKOLAUS la II-a adresis al ĉiuj registaroj pacmanifeston pri internaciaj konferencoj por atingi veran kaj daŭran pacon. Sendube sukceso de Bertha von SUTTNER ! En majo kaj junio 1899 okazis en Haag la unua packonferenco. Unuafoje delegitoj de ŝtatoj interkonsiliĝis! Bertha estis la sola ino. 26 ŝtatoj partoprenis: ĉiuj eŭropaj ŝatoj, Usono, Meksikio, Ĉinio, Japanio kaj Siamo. Oni rezoluciis kontrakton pri pacema finaranĝo de konfliktoj. Oni ankaŭ establis permanentan, internacian arbitracian tribunalon. (La dua Haga Packonferenco okazis en 1907, ambaŭ konferencoj ebenigis la vojon por la Ligo de la Nacioj).

Je la 21-a de junio 1914 Bertha von SUTTNER mortis en Vieno, 71-jara. Ŝi ne ĝisvivis la eksplodon de la unua mondmilito.

*Noto *): El antaŭparolo al la libro "For la batalilojn !".*
Dresden (1914)

Eltirita de la bulteno Aŭstria Fervojisto n° 3/2001 –

INTERNACIA FERVOJISTO
55-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto-Federacio**

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
jeanripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
Retadreso : lov0354@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
Retadreso : kozsu13@freemail.hu

Sekretario : Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb

Kasisto : Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, Appt 132
FR-49100 Angers
Tel : + 33(0)2 41 20 19 40
Retadreso :
Laurent.vignaud@wanadoo.fr

Franca poŝtĉekkonto :
Atentu :
Ĉekoj aŭ ĝiroj al **"Laurent Vignaud"**
9 293 74 Y NANTES
(pagante per bankĝiroj el eksterlando, aldonu 2 eŭroj pli por bankelspezoj)

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy út 73/75
HU-1062 BUDAPEST, Hungario

IFEF-TTT-paĝaro :
HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/ifef
ISSN 1397-4270

VIG 2003.014

Jubileo
20-A INTERNACIA FESTIVALO
27 dec 2003 - 3 jan 2004

kun plilongiga ebleco ĝis la 4-a de januaro 04

La plej fama aranĝo por familioj kaj personoj 25 - 55 jaraĝaj en germana urbo Kiel

Internacia Festivalo (IF) prezentas specifan programon por mezaĝuloj ("dua generacio") kaj junaj familioj kun aŭ sen infanoj. IF okazas sub profesinivela gvido kaj kunvenigas ĉiujare ĉ. 200 personojn.

Por pliaj informoj, sin turni al: Hans-Dieter PLATZ
Postfach 1148 DE-34 303 NIEDENSTEIN
(Germanio)
Tel /fakso: 05624-8007 Poŝtelefono: 0171-4964558
(internacia: +49 sen komenca 0)
Retadreso: HDP@internacia-festivalo.de
IF en interreto: www.internacia-festivalo.de

Internacia E-konferenco de Osiek en Prago (CZ)
de la 19/25-07-2003 kun temo:
Intimaj temoj en la Esperanto-beletro
Inf : Kava-Pech Dobřichovice (Prago)
Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice
Rete : chrdle@kava-pech.cz , http://www.kava.pech.cz

Anonco por koresponda servo

Ĉar mi vojaĝos kaj restados dum kelkaj tagoj en la ĉeĥa urbo VRCHLABIO en julio 2003 pro familiaj kaŭzoj, mi ŝatus korespondi kun Ĉeĥo (ino), cele renkonti lin (ŝin) kaj interkonatiĝi.

Bonvolu skribi al mi.

Jen mia adreso:

Auguste LECARRIE
4 chemin du petit Quesnay 50460 QUERQUEVILLE (Francio)

Mi estas 68 jaraĝa, pensiulo, edziĝinta. Mi ŝatas vojaĝi kaj fari ĉiujn okupiĝojn de la emeritoj. Unu el miaj filinoj estas franca prezidantino de la komitato de ĝemeligado kun VRCHLABIO kaj mia nepo laboras tie.

Mi respondos al ĉiuj leteroj.